Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3060

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat Ryanair slots heeft aangevraagd op Schiphol en interesse toont in Lelystad Airport* (ingezonden 6 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 18 augustus 2015).

Vraag 1
Wat vindt u van het bericht «Ryanair kan komende winter vanaf Schiphol vliegen», waaruit blijkt dat Ryanair slots heeft aangevraagd op Schiphol?[1]

Antwoord 1
Ryanair heeft conform het reguliere proces slots op Schiphol aangevraagd bij de Nederlandse slotcoördinator voor winterseizoen 2015. Ryanair heeft voor zomer 2014 ook al eens slots aangevraagd maar heeft de aanvraag destijds vroeg in het proces (vlak na de initiële aanvragen en ruim voor de start van het seizoen) teruggetrokken. Voor de huidige aanvraag geldt 31 augustus als sluitingsdatum. Zie verder antwoord 3.

Vraag 2
Past het uitbreiden op Schiphol met Ryanair binnen uw beleid om leisure juist uit te plaatsen naar regionale luchthavens zoals Eindhoven en in de toekomst Lelystad?

Antwoord 2
Het selectiviteitsbeleid kent twee sporen. Allereerst het scheppen van extra regionale capaciteit op luchthavens van Eindhoven en Lelystad ten behoeve van het accommoderen van niet-mainportgebonden verkeer met een omvang van in totaal 70.000 vliegtuigbewegingen. Daarnaast wordt stimuleringsbeleid van de exploitant ingezet ter benutting van de schaarse capaciteit op Schiphol door verkeer dat bijdraagt aan de mainportontwikkeling en stimuleringsbeleid op de regionale luchthavens van Eindhoven en Lelystad voor het niet-mainportgebonden verkeer op niet-mainportgebonden bestemmingen.

[1] Luchtvaartnieuws, 30 juni 2015, http://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/ryanair-kan-komende-winter-vanaf-schiphol-vliegen

ah-tk-20142015-3060
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Het selectiviteitsbeleid is er hierbij primair op gericht om de markt haar werk te laten doen en het commerciële beleid van de exploitant als uitgangspunt te nemen. Dat betekent dat een adequaat aanbod op de luchthavens Eindhoven en het te ontwikkelen Lelystad Airport, het niet-mainportgebonden verkeer moet verleiden om op de regionale velden hun operatie te gaan uitvoeren. Prijsbeleid door de exploitant, marketing en acquisitie, airline-Airport contracten en een passend faciliteitenaanbod zijn onderdeel van dit stimuleringsbeleid van de exploitant.
Zodoende kunnen deze airlines relatief goedkoop en efficiënt van de regionale luchthavens opereren. Zeker voor het niet-mainportgebonden verkeer moet dat interessant zijn. Ryanair is al een belangrijke maatschappij op de regionale luchthaven Eindhoven. Het is dus zaak om Lelystad Airport zo spoedig mogelijk operationeel te maken zodat de exploitant met aantrekkelijke tarieven en goede luchthavenfaciliteiten het niet-mainportgebonden verkeer dat vliegt op niet-mainportgebonden bestemmingen kan verleiden via Lelystad te gaan opereren. Momenteel is voorzien dat Lelystad Airport in 2018 operationeel wordt en op dat moment een alternatief is voor carriers.

Vraag 3
Wat is de reden dat Schiphol nu Ryanair lijkt te verwelkomen, terwijl het een jaar geleden nog Ryanair niet wenste te accommoderen blijkens het bericht «Schiphol wil Ryanair niet hebben: liever uitwijken naar Lelystad»?[2] Kunt u dit antwoord toelichten?

Antwoord 3
Ryanair heeft een slotaanvraag voor het IATA seizoen Winter 2015 (oktober 2015-maart 2016) ingediend bij de Slotcoördinator (SACN). Op basis van de Europese slotsverordening dienen alle slotaanvragen door de Slotcoördinator te worden behandeld. Op basis van deze Verordening dient de Slotcoördinator haar taken onafhankelijk, onpartijdig en non-discriminatoir en transparant te vervullen. De onafhankelijkheid houdt in dat zij functioneel los moet staan van elke belanghebbende partij. Dit betekent dat luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven en ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu niet in dit proces van slottoekenning kunnen treden. Voor de aanvraag van Ryanair heeft SACN bekeken of de gevraagde ruimte beschikbaar is. Dit bleek het geval en SACN heeft de slots toegekend.

Vraag 4
Klopt het dat Ryanair ook heeft aangegeven interesse te hebben om in de toekomst vanaf Lelystad Airport te vliegen?

Antwoord 4
In de media heb ik berichten gezien over de interesse van Ryanair in Lelystad Airport. Ryanair heeft mij hier persoonlijk niet van in kennis gesteld.

Vraag 5
In hoeverre past een eventuele komst van Ryanair naar Lelystad binnen het Aldersadvies om vooral Lelystad te benutten om bestaande leisurevluchten vanaf Schiphol over te plaatsen naar Lelystad?

Antwoord 5
In het Aldersadvies Lelystad is aangegeven dat voor de te onderscheiden airline segmenten die nu op Schiphol opereren de ontwikkeling van Lelystad Airport met name interessant is voor de low cost carriers en de leisure carriers. Als de markt van de niet-mainportgebonden low cost en leisure carriers vanaf Lelystad Airport bediend gaat worden en hiermee de groei van deze segmenten op Lelystad Airport in plaats van op Schiphol wordt opgevangen, ontstaat daarmee ruimte op Schiphol voor het mainportgebonden verkeer. Het is aan Schiphol om hieraan op een zodanige wijze invulling te geven dat het voor de low cost carriers en de leisure carriers die reeds op Schiphol opereren interessant is om vluchten naar Lelystad Airport te verplaatsen.

[2] Z24, 7 april 2014, http://www.z24.nl/ondernemen/schiphol-wil-ryanair-niet-hebben-liever-uitwijken-naar-lelystad-451136

Vraag 6
Bent u nog steeds voorstander van de ontwikkeling van luchthaven Lelystad, als zou blijken dat Lelystad alleen nieuwe leisurevluchten faciliteert? Kunt u het antwoord toelichten?

Antwoord 6
De aantrekkelijke condities die op Lelystad Airport worden gecreëerd voor carriers die reeds op Schiphol opereren om hun vluchten over te plaatsen naar Lelystad Airport zullen ook aantrekkelijk zijn voor nieuwe carriers. Ik heb er alle vertrouwen in dat de Schiphol Group de beschikbare capaciteit op Lelystad Airport op een zodanige wijze zal aanbieden, onder andere via een fasering van de uitbreiding van de luchthaven Lelystad Airport, dat het beoogde beleidsdoel: ruimte maken op Schiphol voor het mainportgebonden verkeer, op een voor de mainport positieve wijze wordt gerealiseerd. Het gaat hierbij om het accommoderen van bestaande leisurevluchten alsook het opvangen van een deel van de groei, bijvoorbeeld door het accommoderen van nieuwe leisurevluchten.

Vraag 7
Wat zijn de gevolgen van de uitbreiding op Schiphol met Ryanair voor andere luchtvaartmaatschappijen zoals KLM? Wat vindt u van deze gevolgen?

Antwoord 7
Op Schiphol is al een groot aantal luchtvaartmaatschappijen actief in diverse marktsegmenten die in onderlinge concurrentie vluchten op vele bestemmingen aanbieden. De Europese luchtvaartmarkt is volledig geliberaliseerd via EU Verordening 1008/2008. Daarin is vastgelegd dat EU luchtvaartmaatschappijen het recht hebben op alle intra-Europese routes te opereren. Wanneer luchtvaartmaatschappijen aanvragen doen voor slots dan worden deze beoordeeld door de onafhankelijke slotscoördinator. Zie daarvoor verder vraag 3.
Over de gevolgen van mogelijke vluchten van Ryanair op Schiphol voor andere luchtvaartmaatschappijen zijn thans geen uitspraken te doen. De effecten zullen mede afhangen van elementen als de omvang van de operatie, bestemmingen, aantallen vluchten, vluchtfrequenties, vluchtschema's, tarieven en kwaliteit.

Vraag 8
Welke mogelijkheden heeft u om bij Ryanair af te dwingen dat dit bedrijf zich houdt aan normale arbeidsvoorwaarden, waar ook lidmaatschap van een vakbond onder valt?

Antwoord 8
Iedere Europese luchtvaartmaatschappij dient zich te houden aan de relevante arbeidswet- en regelgeving van het land van vestiging. In het geval van Ryanair is de Ierse toezichthouder primair verantwoordelijk voor het toezicht aangezien Ryanair geen vestiging heeft in Nederland. Alleen bedrijven die in Nederland zijn gevestigd, zijn gehouden aan de Nederlandse arbeidswetgeving. De Inspectie SZW ziet daarbij toe op de naleving van de Wet minimumloon en minimumvakantiebijslag. De cao-partijen zijn verantwoordelijk voor de naleving van de vigerende cao. Het recht zich te organiseren en het recht collectief te onderhandelen is vastgelegd in ILO-verdrag 98.
Volledigheidshalve verwijs ik u ook naar de beantwoording van eerdere Kamervragen op dit terrein in relatie tot Ryanair (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 3006).